

Osmanlı'nın Son Devrinde Türk Denizaltıcılığı (1886-1923)

Turkish Submarine History in the Last Period of The
Ottoman Empire (1886-1923)

*Deniz AYTAN**

Öz

Türk denizaltıcılık tarihi; torpido atabilen ilk denizaltının deniz harp tarihindeki yerini almasından hemen sonra, Nordenfelt sınıfı *Abdülhamid* isimli denizaltımızın Haliç'te denize indirildiği 6 Eylül 1886 tarihinde başlamıştır. Denizaltının yeni bir harp vasıtası olarak deniz harbi sahnesinde belirlediği yıllarda Osmanlı Devleti'nin kendisini ispatlamamış ancak gelecek vaat eden bu platforma yönelmesi büyük bir önem taşımaktadır. Osmanlı Devleti'nin sahip olduğu Nordenfelt denizaltıları, ilkel teknolojileri ve taktik kapasite zafiyetleri nedeniyle harekât alanında etkinlikle kullanılamamakla birlikte donanmadaki varlıkları dahi başta Rusya ve Yunanistan'a karşı olmak üzere caydırıcılık yaratmış, İstanbul ve Çanakkale Boğazlarının güvenliğinin sağlandığı algısını oluşturmuştur. Bununla birlikte Osmanlı Devleti, Birinci Dünya Savaşı da dâhil olmak üzere yapılan her donanma inşa planına denizaltı inşası veya satın alınması konusunu dâhil etmiş, bu yöndeki kararlılığını istikrarlı bir şekilde sürdürmüştür. Bu makalede, Osmanlı döneminde denizaltı gücü oluşturulmasına yönelik yapılan girişimler, bu girişimlerin başarısız olma nedenleri ve *Nordenfelt* denizaltısının donanmaya katılım süreci, dönemin deniz harp taktikleri ve teknolojik gelişmeleri ışığında neden-sonuç ilişkisi çerçevesinde analiz edilecektir.

Anahtar Kelimeler: Denizaltı, Torpido, Nordenfelt, Abdülhamid Denizaltısı, Abdülmecid Denizaltısı.

* Milli Savunma Üniversitesi Deniz Harp Enstitüsü, Komuta ve Kurmay Öğrenci Subay, Ege Üniversitesi Tarih Bölümü Doktora Öğrencisi, E-posta: daytan2[at]msu.edu.tr, ORCID: 0000-0003-4798-9138.

Geliş Tarihi/Received: 12.10.2023
Kabul Tarihi/Accepted: 06.12.2023

Abstract

Turkish Submarine History begins on September 6, 1886, when our first submarine, a Nordenfelt Class boat named *Abdülhamid* was launched in the Golden Horn, which could also fire torpedos. It was crucial that the Ottoman Empire had chosen a submarine as a war ship. *Nordenfelt* submarines could not be used effectively in the operational area due to their primitive technology. However, even their presence in the navy created deterrence, especially for Russia and Greece, and created the perception that the İstanbul and Çanakkale Straits were secured. Nevertheless, the Ottoman Empire included the construction or purchase of submarines in every naval construction plan, including the First World War, and maintained its determination in this direction. In this article, the attempts to establish a submarine force in the Ottoman period, the reasons for the failure of these attempts, and the addition of the Nordenfelt submarine to the navy will be analyzed in the light of the naval warfare tactics and technological developments of the period in a cause-and-effect relationship.

Keywords: Submarine, Torpedo, Nordenfelt, Abdulhamid Submarine, Abdulmecid Submarine

Giriş

Türklerin denizaltı ile ilk karşılaşmaları; Osmanlı Devleti zamanında, Seyid Vehbi'nin 1719 tarihindeki Sultan III. Ahmed'in şehzadeleri için düzenlenen sünnet düğününü betimlediği *Sûrnâme*¹ isimli eserinde geçmektedir. Vehbi, Tersane mimarı İbrahim Efendi tarafından tasarlanan timsah şeklindeki sandalın; Tersane koyundan çıkarak daldığını, otağı Tersane bahçesinde bulunan Padişah ve şehzadelerin önünde satha çıkarak kıyıya geldiğini ve içinden ellerinde zerde tepsileriyle beş kişinin çıktığını yazmıştır². Bu olay, gösteri amaçlı tasarlanmış olsa da denizaltının Türk tarihine 18'inci yüzyıl başlarında girdiğini göstermektedir³.

¹ Sûrnâme: Osmanlı dönemi Türk edebiyatında sünnet, evlenme ve tahta çıkma münasebetiyle yapılan şenlikleri anlatan eserlere verilen ortak addır.

² Vehbi, *Sûrname: Sultan Ahmed'in Düğün Kitabı*, yay haz. Mertol Tulum, Kbalcı Yayınları, İstanbul 2008, s. 382.

³ Raşit Metel, *Türk Denizaltıcılık Tarihi*, Deniz Basımevi, İstanbul 1960, s. 1.

Denizaltının askerî maksatlarla ilk kez kullanılması ise Amerikan İç Savaşı esnasında, Charleston Limanı'nda bulunan *Housatonic* gemisinin, 17 Şubat 1864 tarihinde *Hunley* denizaltısı tarafından batırılmasıyla olmuştur⁴. İlk tasarım denizaltılardan olan *Hunley*, denizaltı karinasına⁵ monteli bir mızrağın ucuna bağlanan patlayıcının hedefle müsademe ettirilmesi prensibi ile hedefine zarar vermekteydi. Son derece ilkel bir tasarım olan *Hunley* denizaltısının, harekât alanındaki başarısı, modern denizaltıların geliştirilmesindeki motivasyon kaynağının temelini oluşturmuştur⁶.

Buhar makinası daha önceki dönemlerde icat edilse de 18'inci yüzyılda ulaştığı teknik seviye ile sanayi devriminin başat simgesi hâline gelmiştir. Bununla birlikte, buhar makinası denizcilik teknolojilerinin gelişiminde de çığır açmıştır. 1840'lı yıllara gelindiğinde; önce buhar makinesinin (1807) ve ardından pervanenin (1837) gemilere entegre edilmesi ile savaş gemileri açısından doğa kaynaklı sınırlamalar büyük oranda ortadan kalkmış ve gemilerin dünyanın herhangi bir yerine çok daha kısa zamanda ve çok daha fazla personel ve yükü ulaşımı mümkün hâle gelmiştir. Bu dönemin en kuvvetli donanmasına sahip olan İngiltere, sınırlarını en uzak diyarlara kadar genişletmiş, ele geçirdiği her sömürge ile ekonomisini güçlendirerek üzerinde güneş batmayan imparatorluğunu kurmuştur. Sömürgecilik yarışında yeni yerler kazanmaya çalışan diğer büyük devletler, donanmalarına ayırdıkları mali kaynakları her geçen yıl daha da artırmışlar ve dünya egemenliği yarışını denizlere taşımışlardır⁷.

Gemi inşasında ahşabın yerini demirin alması ile savaş gemilerinin vasıfları da değişmiştir. Modern anlamda ilk zırhlı savaş gemisi, 1860'ta Fransız yapımı *Gloire* (ahşap gövde demir zırhla kaplanmıştır) olurken, İngiliz Donanması'na katılan ilk zırhlı gemi, 1859 yılında inşasına başlanan HMS *Warrior* isimli zırhlıdır (geminin omurgası dâhil tüm gövdesi demirdendir). Merkez bataryalı gemilerin

⁴ Antony Preston, *Submarine Warfare*, Brown Books, Londra 1998, s. 10.

⁵ Karina: Gemi teknelerinin su kesimlerinden aşağı kalan dış ve dip satırlarına denilmektedir. Bkz. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, *Gemicî Dili*, der. Lütfi Gürçay, Deniz Basımevi, İstanbul 1968, s. 235.

⁶ Antony Preston, *Submarine Warfare*, s. 11.

⁷ Nejat Tarakçı, *Sömürgecilikten 21. Yüzyıla Deniz Gücü Mücadelesi*, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2005, s. 320.

tasarlanmasıyla topların manevra kabiliyeti artırılmış ve çapları büyümeye başlamıştır⁸.

Yine bu dönemde, torpidonun ve ardından torpidobotun icadı, donanma kurmak için büyük mali kaynaklar ayıramayan veya ayırmak istemeyen ülkelerin deniz harp stratejilerinde değişikliklere neden olmuştur. Yaşanan gelişmeler, 60 poundluk (yaklaşık 28 kg) patlayıcı taşıyan bir torpidonun bir zırhlıyı (*ironclad*) beş dakika içerisinde sulara gömdüğünü göstermiştir⁹. Bunun sonucunda, torpidobot olarak sınıflandırılan ve torpido atma yeteneğine sahip küçük ve süratli tekneler birçok donanmanın envanterine girmeye başlamıştır.

Dünya denizlerinde zırhlıların yaygınlaşması, her şeyden önce gemi inşa maliyetlerini yükseltmiş ve ülkelerin ekonomilerini zorlamaya başlamıştır. Bütün bu süreçte Osmanlı Devleti, güçlü bir ekonomiye ve yeni teknoloji üreten teknik altyapıya sahip olmadığı hâlde, yeni döneme ayak uydurmaya gayret etmiştir. Avrupa'dan önce teknik ve ardından mali destek sağlayarak, donanmayı güçlendirici projeler yürütülmüştür. Tersanelerde montaj temelli olsa da yerli bir teknik birikim sağlanmaya çalışılmış, ancak devlet yönetiminde yaşanan güç mücadeleleri, devam eden savaşlar, mali yetersizlikler ve nitelikli personel yetiştirilememesi bu gelişmelerin başarıya ulaşmasını engellemiştir¹⁰.

Donanma konusuna büyük önem verilen Sultan Abdülaziz döneminde, büyük bir donanma kurularak, dünyanın üçüncü, Akdeniz'in ikinci büyük donanmasına sahip olunmuş olsa da mali denge gözetilmeden oluşturulan donanma; birçok farklı ülkeden gemiler alınmış olmasının ortaya çıkardığı bakım, onarım ve yedek parça temin zorlukları ve bu gemileri harekât açısından kullanabilecek yetişmiş komutan ve personel olmaması nedeniyle etkin kullanılamamıştır¹¹. Sonuçta 93 Harbi olarak bilinen 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'nda; Rus donanması, nitelik ve nicelik olarak zayıf durumda olduğu Osmanlı donanmasını etkisiz hale getirmiştir¹².

⁸ Evren Mercan, *Modern Harp Gemileri 1850'den Günümüze*, Kronik Yayınları, İstanbul 2022, s. 60-61.

⁹ "Controlled Torpedoes", *Scientific American*, s. 309.

¹⁰ Nejat Tarakçı, *Sömürgecilikten 21. Yüzyıla Deniz Gücü Mücadelesi*, s. 277.

¹¹ Cem Gürdeniz, *Mavi Uygurluk*, Kırmızı Kedi Yayınevi, İstanbul 2015, s. 304.

¹² Ian Speller, *Understanding Naval Warfare*, Taylor & Francis Group, Londra 2019, s. 62.

Konu hakkında o dönemde yapılan çalışmalar içerisinde Osmanlı deniz harp tarihçisi Ahmed Muhtar Paşa'nın¹³, 1900'de yazmaya başladığı *Bahriyede Zafer Rehberi* adlı eser, dönemin askerî teknolojik gelişmeleri ve ülkelerin donanma güçlerinin karşılaştırılması açısından büyük önem taşımaktadır. Ahmed Muhtar Paşa bu eserinde; deniz gücü açısından personel eğitiminin önemi üzerinde durmuş, deniz subayları için deniz harbinin temel prensiplerini açıklamış ve sualtından torpido atabilen denizaltıların zamanın deniz harp kurallarını temelden değiştireceğini yazmıştır¹⁴.

Bu makalenin amacı, denizaltının bir harp platformu olarak ortaya çıkışını müteakip Osmanlı Devleti'nin, diğer büyük devletlerden önce, bu yeni silahın donanmaya alınması kararında etkili olan nedenleri tespit etmek ve Birinci Dünya Savaşı sonuna kadar yapılan denizaltı temini girişimlerinin başarısız olma sebeplerini yaşanan dönem çerçevesinde ele alarak sebep-sonuç ilişkisi içinde ortaya koymaktır. Bu kapsamda; birinci bölümde, torpido atma yeteneğine sahip ilk denizaltı tasarımı olan *Nordenfelt* denizaltısının ortaya çıkması ve Osmanlı Devleti tarafından donanma envanterine alınması, ikinci bölümde *Nordenfelt* denizaltısı sonrası yeni denizaltı temin etme çabaları ve bu yönde yapılan çalışmalar, üçüncü bölümdeyse denizaltıcı personel yetiştirilmesine yönelik çalışmalar analiz edilmiştir.

1. *Nordenfelt* Denizaltısı

1.1. Denizaltıdan Torpido Atma Düşüncesi

Torpidonun icadı, 19. yüzyıl deniz harp tarihi açısından stratejik seviyede önem taşımaktadır. O zamanki zırhlı gemilerin sualtında kalan kısımları, ağırlığın neden olduğu sürat zafiyeti nedeniyle zırhsız yapıldığından torpidoya karşı savunmasızdılar. Bu nedenle torpidonun icadı, 1890'lara kadar büyük donanma inşa yarışını yavaşlatıcı etki

¹³ Ahmed Muhtar Paşa (1861-1926): Osmanlı'dan Cumhuriyet'e intikal eden Türk askerî tarih yazımı geleneğinin öncü isimlerindedir. Harbiye Mektebi'nde topçuluk, ateşli silahlar teknolojisi, balistik, harp tarihi ve Avrupa askerî literatürü üzerine dersler vermiştir. Öğrencileri arasında Mareşal Mustafa Kemal Atatürk ve Enver Paşa gibi son dönem Osmanlı subayları bulunmaktadır. Müşir Gazi Ahmed Muhtar Paşa (1839-1912) ile karıştırılmamalıdır.

¹⁴ Ahmed Muhtar Paşa, *Bahriyede Zafer Rehberi*, yay. haz. Ali Fuat Örenç, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2018, s. 83.

göstermiştir¹⁵. İngiliz mühendis Robert Whitehead, 1860'ların sonunda, Avusturya'nın Fiume şehrindeki fabrikasında, ilk kendinden hareketli torpidoyu üretmiştir¹⁶. Whitehead torpidosu, puro şeklindeki yapısı, 18 feet boyu ve 2 feet eni ile İngiliz yapımı bir torpidodur. Torpido üç bölümden oluşmaktadır. Birinci bölüm, 150 kg ağırlığında patlayıcıyı havi harp başlığı bölümü, ikinci bölüm, torpidonun 1-30 feet arasında istenilen *umkta*¹⁷ seyretmesini sağlayan denge bölümü ve üçüncü bölüm, 20 kts¹⁸ sürat ile 1000 yd¹⁹ menzile atılabilmesini sağlayan basınçlı hava ve makinesinin bulunduğu hava tankı bölümüdür. Torpidonun sağa ve sola devirli olmak üzere 2 adet pervanesi bulunmaktadır. Zaman ayarlayıcı sayesinde torpido seyri esnasında ayarlanan zamanda patlatılabilmektedir.²⁰

Döneminin deniz harp stratejisinde önemli etkileri olan Fransız Donanması'nda görevli Albay Baron Grivel, 1869'da yazdığı makalede, Fransız Donanması'nın bir değil iki farklı düşmanla karşılaşmasının olası olduğunu, birincisinin güçlü donanması ile İngiltere, ikincisinin ise kara güçleri olduğunu belirtmiştir. Grivel'e göre, İngiltere ile yapılacak bir savaşta, deniz gücünün güçlü tarafı olan 20.000 topa sahip donanma yerine, zayıf tarafı olan 50.000 gemilik ticaret filosu hedef alınmalıdır²¹. İngiltere'nin denizdeki rakipsiz üstünlüğü ile mücadele etmek için ortaya koyulan bu düşünceden etkilenenler arasında Fransız Amiral Theophile Aube de bulunuyordu. Amiral Aube'ye göre ticaret savaşı sadece İngiltere ile değil tüm muhasımlarla yapılmalıydı. Bu savaşta ağır zırhlılar yerine muhripler de kullanılabilirdi. Savaş filolarıyla mücadele ise torpido atabilen küçük gemilerle yapılacaktı²². Ekonomik gücü kısıtlı

¹⁵ George Modelski ve William R. Thomson, *Seapower in Global Politics, 1494-1993*, Macmillian Press, Londra 1988, s. 73.

¹⁶ Daniel Panzac, *Osmanlı Donanması (1572-1923)*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2020, s. 379.

¹⁷ Umk: Derinlik.

¹⁸ Kts: Knots (deniz mili cinsinden sürati ifade etmektedir) (1 deniz mili= 1.852 m).

¹⁹ Yd: Yarda (1 yd= 0.9144 m).

²⁰ "Torpedoes", *Scientific American*, s. 337.

²¹ Hugues Canuel, "From A Prestige Fleet to The Jeune Ecole: French Naval Policy and Strategy Under The Second Empire and The Early Third Republic (1852-1914)", *Naval War College Review*, Sayı 71 (2018), c. 1, s. 102.

²² Hugues Canuel, "From A Prestige Fleet to The Jeune Ecole: French Naval Policy and Strategy Under The Second Empire and The Early Third Republic (1852-1914)", s. 108.

ve büyük bir donanmaya sahip olmayan ülkeler arasında çok hızlı bir şekilde taraftar toplayan bu düşünce *Jeune École* (Yeni Ekol) adıyla deniz harp tarihine geçmiştir.

Aynı dönemde, Osmanlı Devleti ile Rusya arasında 1877-1878 tarihleri arasında yapılan ve 93 Harbi olarak bilinen savaşta, nicelik olarak üstün Osmanlı donanması, Rusya'nın Karadeniz limanlarını ablukaya almıştır. O zaman Rus donanmasında yüzbaşı rütbesi ile Velikiy Knyaz Konstantin torpidobotu komutanlığı yapan Stepan Osipoviç Makarov (sonradan koramiral), komuta ettiği ve kendi oluşturduğu taktiğe uygun olarak manevra yapan üç torpidobot ile Osmanlı donanmasının ablukasını yarmayı başarmıştır. Yarma harekâtı esnasında Yüzbaşı Makarov, Osmanlı Donanması'na ait *İntibah* gemisini torpido ile batırmış, böylece *İntibah* gemisi “modern torpido ile batırılan ilk savaş gemisi” olarak dünya deniz harp tarihine geçmiştir²³. Bununla birlikte, Konfederasyon Zırhlısı CSS *Albemarle*'nin, Amerikan İç Savaşı esnasında 28 Ekim 1864'te modern bir torpido ile vurularak yaralanmasına rağmen sığ suda karaya oturtulduğu ve daha sonradan onarılarak tekrar göreve döndüğü de bilinmektedir²⁴. Bu savaşta, Rusların başardığı yarma harekâtı ve başarılı torpido hücumu, torpidobotların zırhlı gemiler karşısında etkili olabileceğini göstermiş, *Jeune École*'e saygınlık ve taraftar kazandırmıştır.

Amiral Aube'nin 1886-1887 yıllarındaki Denizcilik Bakanlığı görevi esnasında bu ekol en güçlü konumuna ulaşmış, Fransız Donanması'nda yeni gemi inşa projeleri hayata geçmiştir. Bu dönemde; yeni gemi inşa programına göre 6 büyük ve 10 küçük destroyer, 20 büyük torpidobot, 100 torpidobot ve kıyı savunması için 3 zırhlı kıyı savunma gemisi inşası planlanmıştır²⁵. Amiral Aube'nin bakanlık görevinden ayrılmasıyla birlikte *Jeune École* Fransa'da etkisini kaybetmiş, döneminde verilen denizaltı siparişleri yerine gelen bakan tarafından iptal edilmiştir²⁶.

²³ Evren Mercan, *93 Harbi'nde Deniz Harekâtı*, Selenge Yayınları, İstanbul 2020, s. 98.

²⁴ Stanley Sandler, *Battleships: An Illustrated History of Their Impacts*, ABC-CLIO Inc, California 2004, s. 52.

²⁵ Hugues Canuel, “From A Prestige Fleet to The Jeune Ecole: French Naval Policy and Strategy Under The Second Empire and The Early Third Republic (1852-1914)”, s. 106.

²⁶ Edward Horton, *The Illustrated History of The Submarine*, Library of Congress, Büyük Britanya 1974, s. 43.

Torpedo silahının etkinliğini kanıtlamasıyla birlikte Avrupalı mühendisler yeni denizaltı tasarımları üzerine çalışmalarını artırmıştır. Elektrik motorunun 1830'larda icat edilmiş olmasına rağmen denizaltının deniz kuvvetleri açısından öne çıkması sualtı tahrik sistemlerindeki gelişmeler çerçevesinde 1880'lerden sonra olmuştur²⁷.

Donanmaya fazla mali kaynak ayırmak istemeyen Osmanlı Devleti de çok zaman geçmeden *Jeune École* ilkeleri doğrultusunda 21 parça torpidobot temin etmiştir. Tam da bu dönemde; Nordenfelt, devrim niteliğindeki tasarımını açıklamıştır. Buna göre, sualtında atış yapabilen ve torpedo ile teçhiz edilmiş denizaltıların inşa edilmesi planlanmıştır²⁸.

1.2. Nordenfelt Denizaltısının Tasarımı ve Tanıtımı

İsveçli silah üreticisi Thorsten Nordenfelt, 25 Haziran 1885 tarihinde Londra'dan Osmanlı Bahriye Nazırı Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşa'ya gönderdiği mektubunda²⁹;

“Denizaltı botum ile ilgili açıklamaktan onur duyarım. Bu yaz Kopenhag yakınlarındaki Sund'da bu denizaltı botuyla bir dizi resmî deney yapmak niyetindeyim. Ekselansları, bu tecrübelerle katılmak için bir subay göndermek isteyip istemediğinizi bana söylemek lütfunu gösterirlerse, onun Kopenhag'a varması için zamanında haber vereceğim. Hazırlanabilirsem ağustos ayının ilk ve ikinci haftası deneyleri yapmak niyetindeyim.”

şeklinde bir ifade kullanmıştır.

Bahriye Nazırı Hasan Paşa tecrübelerle katılmak üzere Londra Deniz Ataşesi Binbaşı Halil Bey'in görevlendirilmesine karar vermiştir.

²⁷ Robert W. Jones, “The Garret-Nordenfelt Submarines”, *Warship International*, International Naval Research Organization, Sayı 5 (1968), c. 1, s. 26.

²⁸ Daniel Panzac, *Osmanlı Donanması (1572-1923)*, s. 381.

²⁹ Konstantin Zhukov ve Aleksandr Vitol, “The Origins of The Ottoman Submarine Fleet”, *Oriente Moderno*, Sayı 81 (2001), c. 1, s. 221. Mektubun İngilizce metni: “*I have the honour to enclose a statement of my Submarine Boat. It is my intention to make a series of official experiments with this submarine boat this summer in the Sund near Copenhagen. If Your Excellency is good enough to let me know whether you would like to send an officer to attend this trials, I will give notice in good time for him to reach Copenhagen. If I can get ready it is my intention to carry out the experiments during the first and second week in August.*”

Binbaşı Halil Bey tecrübeler hitamında hazırladığı raporu ve el çizimini takdim etmiş, raporunda; denizaltının su üstünde 7 kts, sualtında ise 3 kts sürat yapabildiği, daldığında cam kubbesi su üstünde kalmakla birlikte daha derine dalma kabiliyeti olduğu, ancak kalış süresinin çok kısa olduğu ve denizaltının mevcut hâli ile maksada uygun olmadığı, geliştirilmesine ve sualtı stabilitesinin (dengesinin) artırılmasına ihtiyaç olduğuna yönelik görüşlerini ifade etmiştir³⁰.

Nordenfelt denizaltısı, torpidonun denizaltıya entegre edildiği ilk denizaltı olması nedeniyle askerî teknoloji açısından kritik seviyede önem taşıyan bir denizaltı tasarımı olarak kabul edilmektedir. Ancak çağın teknolojik eksiklikleri bu denizaltıdan uygulamada verim alınamamasına neden olmuştur. Örneğin, *Nordenfelt* denizaltısı tahrik sisteminde itki gücünü stim makinesi ile sağlamaktadır. Çok yüksek sıcaklıkta çalışan kazan, denizaltı içindeki havanın yaşanabilir seviyede olmasını zorlaştırmakta ve 5 kişilik personelin hareket kabiliyetini kısıtlamaktadır. Ayrıca, kazanlarında yüksek tazyikli stim yapmak için kaynar hâlde bulunan 27 ton su sayesinde 3 saate kadar dalışta kalabilmekte, bu nedenle ancak 10 millik bir harekât alanı içerisinde dalış yapabilmektedir. Bahse konu teknik durum *Nordenfelt* denizaltısının kıyıya çok yakın sularda kullanılmasını mümkün kılmaktadır. Bununla birlikte, tasarım olarak su üstünde seyredecek şekilde tasarlandığından sualtında gemi stabilitesi de zorlukla sağlanmaktadır³¹.

Nordenfelt-I'in seyir tecrübelerine devam ettiği dönemde, *American Association for the Advancement of Science*'de çıkan bir yazıda, *Nordenfelt* denizaltısının sualtında seyir ile ilgili sorunlarının çözüldüğü, yeni denizaltının kendisini belli etmeden düşman gemilerine torpido atabileceği, limanlara sızma yapabileceği ve mayının önemini azaltabileceği haberine yer verildiği görülmektedir³². Ancak haberde geçen denizaltının dalmış durumdaki stabilitesinin düzeltildiği ile ilgili kısmın, aynı zafiyetin *Nordenfelt II (Abdülhamid)* ve *III*'te (*Abdülmeçid*) de devam etmesi nedeniyle gerçeği yansıtmadığı, ticarî amaçla servis edildiği anlaşılmaktadır.

³⁰ Raşit Metel, *Türk Denizaltıcılık Tarihi*, s. 10-11.

³¹ Edward Horton, *The Illustrated History of The Submarine*, s. 42.

³² American Association for the Advancement of Science, "The Nordenfelt Submarine Boat", Sayı 6 (30 Ekim 1885), c. 143, s. 394.

Yunanistan, Thorsten Nordenfelt'in tecrübelerini yaptığı ve denizaltıcılık tarihinde *Nordenfelt-I* adıyla anılan denizaltıyı, 1885 yılında 9.000 pounda satın almıştır³³. Yunanistan tarafından denizaltının tecrübelerine devam edilmiş, ancak teknik zafiyetler giderilemediğinden *Nordenfelt-I* deniz harekâtında kullanılmamıştır³⁴. Yunanistan kuruluşundan itibaren Osmanlı Devleti ile egemenlik yarışı içerisinde bulunmuş, zaman zaman Avrupalı büyük güçlerin etkisinde kalarak mali kaynaklarının üzerinde silahlanma gayreti göstermiştir³⁵.

1.3. Osmanlı Devleti'nin Nordenfelt Denizaltısı Satın Alması

Kısa bir süre sonra, Osmanlı Devleti de Nordenfelt şirketine iki yeni ve gelişmiş denizaltı siparişi vermiştir. Denizaltıcılık tarihinde *Nordenfelt-II* ve *Nordenfelt-III* adıyla bilinen bu denizaltılara, *Abdülhamid (Abdul Hamid)*³⁶ ve *Abdülmejid (Abdul Mejid)*³⁷ isimleri verilmiştir. *Abdülhamid* ve *Abdülmejid* denizaltılarının alınmasıyla birlikte Osmanlı Devleti, dünya tarihinde donanmasında denizaltı olan ikinci devlet olarak tarihe geçmiştir. Böylece Türk denizaltıcılığı, dünya denizaltıcılık tarihindeki öncülerden biri olmuştur.

Osmanlı Devleti açısından yeni denizaltı teminine karar verilmesinde; Yunanistan'ın denizaltı almasının etkisi olmakla birlikte³⁸, daha önemli nedenler olduğu düşünülmektedir. Sipariş edilen denizaltıların mevcut teknik özellikleri dikkate alındığında, harekât çapının yani manevra kabiliyetinin ve taşınan torpido sayısının yani ateş gücünün artırıldığı anlaşılmaktadır. Yeni denizaltıların, ateş ve manevra gücü yüksek, gizli bir silah olarak, özellikle Çanakkale ve İstanbul Boğazları olmak üzere kıyı sularında savunma maksatlı kullanılmasının planlandığı değerlendirilmektedir. Osmanlı Devleti ile Nordenfelt şirketi arasında 23 Ocak 1886'da tanesi 11.000 pound olmak üzere 2 adet denizaltı temini için sözleşme imzalanmıştır³⁹. Yapılan sözleşmede, inşa

³³ www.navypedia.org/ships/greece/gr_ss_nordenfelt_i.htm (Erişim tarihi: 04.10.2023).

³⁴ Robert W. Jones, "The Garret-Nordenfelt Submarines", s. 29.

³⁵ Afif Büyüktuğrul, "Osmanlı (Türk)-Yunan Deniz Silahlanma Yarışı", *Belleten*, Sayı 156 (1975), c. 39, s. 732.

³⁶ Antony Preston, *Submarine Warfare*, s. 12.

³⁷ Antony Preston, *Submarine Warfare*, s. 12.

³⁸ Robert W. Jones, "The Garret-Nordenfelt Submarines", s. 29.

³⁹ Konstantin Zhukov ve Aleksandr Vitol, "The Origins of The Ottoman Submarine Fleet", s. 221-232.

maliyeti ve montaj süresinin üç kat artmasına rağmen, denizaltıların İstanbul'da inşa edilmesi imza altına alınmıştır⁴⁰. Böylece denizaltı inşa teknolojisi ve tecrübesinin devlet kurumlarına kazandırılması sağlanmaya çalışılmış, Taşkızak Tersanesi bir devletin kendisi için denizaltı inşa ettiği ilk tersanelerden biri olmuştur⁴¹. Bu zamana kadar inşa edilen denizaltılar özel girişim tersaneleri tarafından inşa edilmektedir. *Abdülhamid* ve *Abdülmecid* denizaltıları ile Yunanistan'ın *Nordenfelt-I* denizaltısına ait genel taktik ve teknik özellikler, değerlendirmede bütünlük sağlamak maksadıyla karşılaştırmalı olarak Tablo-1'de sunulmuştur.

| Özellikler | <i>Abdülhamid</i> ve <i>Abdülmecid</i> (<i>Nordenfelt-II/ III</i>) | <i>Nordenfelt-I</i> (Yunanistan) |
|-------------------------|--|----------------------------------|
| Ağırlığı | 160 ton | 60 ton |
| Boyu | 100 ft | 64 ft |
| Eni | 12 ft | 12 ft |
| Sürati | Satıhta 10 kts Dalışta 5 kts (Tecrübelerde 3kts'yi geçememiştir) ⁴² | 9 kts 1 kts |
| Seyir Siası | Dalışta 30 mil | 10 mil |
| Dalış derinliği | 50 ft | 50 ft |
| Tahrik gücü | Stim | Stim |
| Makine gücü | 250 HP | 100 HP |
| Kazan kapasitesi | 30 ton su | 8 ton su |
| Personel sayısı | 5 | 3 |
| Silahları | 3 adet Whitehead Torpidosu (WT) | 1 adet WT |
| Fiyatı | 11.000 pound (tanisi) | 9000 pound |

Tablo-1: Nordenfelt Denizaltılarının Karşılaştırmalı Özellikleri⁴³

⁴⁰ Jonathan Grant, "The Sword of The Sultan: Ottoman Arms Imports", *The Journal of Military History*, Sayı 66 (Ocak 2002), c. 1, s. 28.

⁴¹ Reşat Baykal, *Tersanelerimiz ve Denizcilik Kuruluşlarımız*, İTÜ Vakfı Yayınları, İstanbul 2017, s. 250.

⁴² Evren Mercan, "Osmanlı Bahriyesi'nde İlk Denizaltılar: Abdülhamid ve Abdülmecid", *Güvenlik Stratejileri Dergisi*, Sayı 15 (Haziran 2012), c. 8, s. 177.

⁴³ Robert W. Jones, "The Garret-Nordenfelt Submarines", s. 28-30; Raşit Metel, *Türk Denizaltıcılık Tarihi*, s. 11-12.

Nordenfelt denizaltısı sualtındaki stabilitesini sağlamak üzere botun yüzerliğini ve sualtındaki trim (boyuna denge) ve meylini (enine denge) kontrol etmek için 35 ton soğuk suyu sarnıçlarında taşımaktadır. Acil bir durumda veya ihtiyaç hâlinde bu sarnıçlar ayrı birer motora bağlı 3 adet tahliye tulumbası ile tahliye edilebilmektedir⁴⁴.

Denizaltı, tespit ettiği hedefine torpido atmak için önce satıhta yaklaşma yapıyor, müteakiben dalışa geçerek hücum safhasını icra ediyordu. Dalıştaki denizaltının, sadece cam kubbesi su üstünde kaldığından hedefi tarafından tespit edilmesi zorlaşmış oluyordu. Gemi Komutanı bu kubbeden hedefini takip ederek, yakalanmadan etkili torpido menzili olan 300-400 yd mesafeye kadar yaklaşıp torpido atışını gerçekleştirmektedir⁴⁵. Bu dönemde atış kontrol sistemi olmadığı dikkate alındığında, komutanın; hedef hareket analizini zihninden yaptığı, klasik torpido atışında olduğu gibi hedef ile torpidoyu buluşturmak için gerekli rotayı hesaplamaya çaba gösterirken aynı anda hedef ile müsademe geçirmemek için denizaltının bekasını da sağlamaya çalıştığı unutulmamalıdır.

Mühendis Garrett bir tarafta İstanbul'da denizaltı inşasına devam ederken diğer bir tarafta Nordenfelt, Mart 1886'da *Science America* gazetesine verdiği röportajda “Yeni bir donanma için çok yüksek meblağlar harcamaya gerek yok.”⁴⁶ açıklamasında bulunarak satışlarını artırmayı amaçlamaktadır. Zamanın reklamcılık anlayışına örnek olabilecek bu açıklamalar potansiyel alıcıların ilgisini çekmiş, Rusya şirket ile yeni bir denizaltı (*Nordenfelt-IV*) inşasına yönelik görüşmelere başlamıştır⁴⁷.

Osmanlı Devleti ile Nordenfelt arasında yapılan sözleşme gereğince, denizaltılar antlaşma tarihinden itibaren iki buçuk ay içerisinde İstanbul'a getirilecek, Taşkızak Tersanesi'nde iki buçuk ayda montaj tamamlanacaktı. İlk denizaltı bir ticaret gemisi ile 5 Mayıs 1886 tarihinde İstanbul'a getirilmiştir. Denizaltı, montajının tamamlanmasını müteakip 6 Eylül 1886 tarihinde Haliç'te denize indirilmiştir. İşte bu tarih Türk denizaltıcılık tarihinin başlangıcı olarak kabul edilmektedir.

⁴⁴ “The Nordenfelt Submarine Torpedo Boat”, *Scientific American*, s. 36.

⁴⁵ “The Nordenfelt Submarine Boat at Constantinople”, *Scientific American*, s. 390.

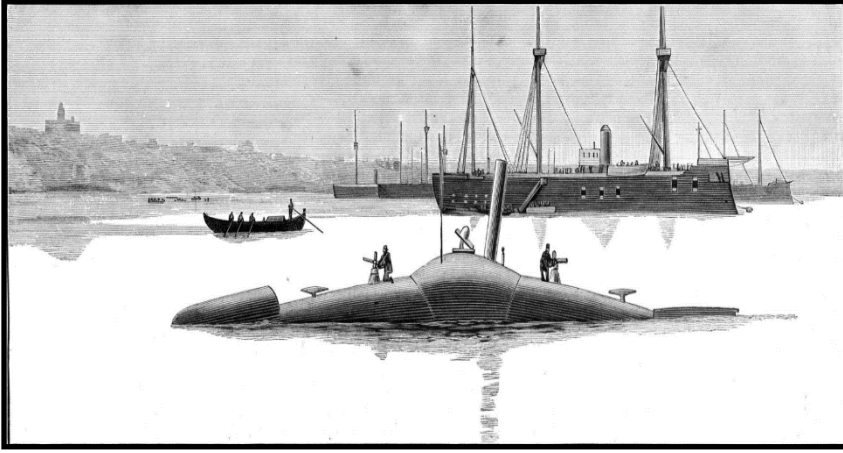
⁴⁶ “Submarine Torpedo Boats”, *Scientific American*, Sayı 54 (1886), c. 11, s. 166.

⁴⁷ Antony Preston, *Submarine Warfare*, s. 13.

İngiltere'nin 1901 (*HMS Holland-1*)⁴⁸, Fransa'nın 1899 (*Gustave Zédé*)⁴⁹, ABD'nin 1900'de (*USS Holland*)⁵⁰ denizaltıya sahip olduğu unutulmamalıdır.

Deniz tecrübelerine 5 Şubat 1887'de başlayan denizaltının beş kişilik ilk personeli; Yüzbaşı Halil Bey (komutan), Makine Önyüzbaşı Ali, Makine Yüzbaşı Şerafeddin, Makine Mülazım (Teğmen) Mehmed Selim ve Ateşçi Musa Çavuş'tur⁵¹.

Denizaltı, deniz tecrübeleri kapsamında; denizaltı teknesi tamamıyla sualtında kalmak üzere yalnızca gözetleme kubbesi su üstünde kalacak şekilde Aynalıkavak Kasrı önünden Divanhane önüne kadar seyir yapmış ve bu esnada üç defa gözden kaybolmuştur. Birinci gözden kayboluşu ve sualtına dalışı 20 saniye, ikincisi bir dakika 20 saniye, üçüncüsü ise 50 saniye sürmüştür⁵². Tecrübelerde trim ve meyil istikrarlı bir şekilde sağlanamamıştır. Ayrıca sualtı seyir süresi yeterli olmadığından denizaltının dalıştaki süratinin sözleşme isterlerini karşılamadığı tespit edilmiştir. Satıhta seyreden *Nordenfelt* denizaltısı Resim-1'de görülmektedir.



Resim 1: *Nordenfelt* Denizaltısı Seyirde⁵³

⁴⁸ Antony Preston, *Submarine Warfare*, s. 18.

⁴⁹ Antony Preston, *Submarine Warfare*, s. 15.

⁵⁰ Antony Preston, *Submarine Warfare*, s. 13.

⁵¹ Raşit Metel, *Türk Denizaltıcılık Tarihi*, s. 17.

⁵² Raşit Metel, *Türk Denizaltıcılık Tarihi*, s. 17.

⁵³ "The Nordenfelt Submarine Boat at Constantinople", *Scientific American*, s. 390.

Mühendis Garrett tecrübelerin tekrarlanması için 2 Haziran 1887’de kendi ekibiyle birlikte İstanbul’a gelmiştir. Seyir tecrübeleri hakkında 30 Temmuz 1887 tarihli *Scientific American* gazetesinde; iki numaralı⁵⁴ *Nordenfelt* denizaltısının, Ramazan ayının 15’inci günü Sultan’ın huzurunda tecrübeye çıkarıldığı, saat 14:30 sularında Galata önlerine yaklaşan denizaltının halkın ilgisini çektiği, sualtında adeta bir balınaya benzediği, her iki taraftan suyu yarararak ilerleyen denizaltının hedefe yaklaştığı zaman kovan kapaklarını açması ile suyun kovanlara hücum ederek havanın firar etmesi neticesinde iki su sütununu havaya yükselterek torpidolarını ateşlediği yazmaktadır⁵⁵. Önemli deniz tarihçilerimizden Raşit Metel’in *Türk Denizaltıcılık Tarihi* adlı eserinde bir yabancı gazete haberinden söz ederek çevirdiği yazının bu haber olduğu anlaşılmaktadır⁵⁶.

Yukarıda belirtilen seyir ve atışlar sonunda, tecrübelere 1888 yılı başında İzmit’te devam edilmiştir. İzmit Körfezi’nde 13 Ocak 1888 tarihinde yapılan tecrübelerde denizaltı, sadece cam kubbesi görülebilir durumdayken 200 yarıdaya ayarlı torpido ile *Selanik* vapuruna atış yapmış, torpido kovandan normal olarak çıkmıştır. Bu atış, “dalmış durumdaki bir denizaltıdan yapılan ilk torpido atışı” olarak dünya denizaltıcılık tarihindeki güzide yerini almıştır.

7 Şubat’a kadar devam eden tecrübelerde torpido atışları başarılı bulunmasına rağmen denizaltının sualtındaki stabilitesi yetersiz görülmüş ve sözleşme şartlarının yerine getirilemediği kayıt altına alınmıştır.

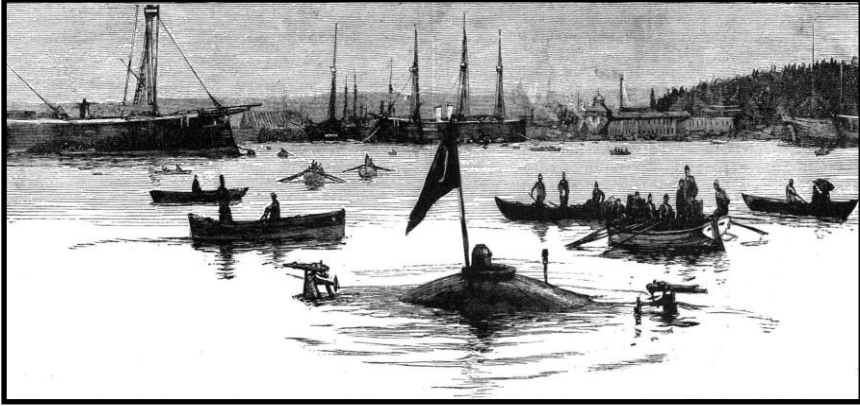
Bahriye Nazırı Hasan Paşa da benzer görüşleri belirttiği raporunu Sadarete sunmuştur. Bu raporda; gemilerin su üstü seyirlerinin görevlerini icra etmesine uygun olduğu, dolayısıyla torpidobotlara nazaran daha zor görülebildiklerinden liman ağızları gibi mahallerin savunulması bakımından kullanılmalarının faydalı olacağı, ancak sualtı seyirlerinin esas olarak tulanî denge yönünden emniyetsiz ve sözleşme

⁵⁴ *Abdülmecid* denizaltısının 4 Ağustos 1887’de denize indirildiği göz önünde bulundurulduğunda tecrübelerinden bahsedilen denizaltının *Abdülhamid* denizaltısı olduğu değerlendirilmektedir.

⁵⁵ “The New Nordenfelt Submarine Boat” *Scientific American*, s. 73.

⁵⁶ Raşit Metel, *Türk Denizaltıcılık Tarihi*, s. 21.

hükümlerine uygun olmadığı, geliştirilmesi ve tamamlanması gereken hususlar olduğu, personelin bilgi ve tecrübe kazanmaya ihtiyacı olduğu belirtilmiştir⁵⁷. Dalışta bulunan *Nordenfelt* denizaltısı Resim-2'de görülmektedir.



Resim 2: *Nordenfelt* Denizaltısı Dalışta⁵⁸

Mühendis Garrett, raporlar üzerine Bahriye Nazırı'na bir mektup yazarak; denizaltıların su üstü gemilerine nazaran üstünlüklerinden bahsetmiş, sözleşme maddelerinin abartılarak yazıldığını, her yıl İstanbul'a gelerek denizaltıları ve personeli teftiş edeceğini, yalnız ilk sene iki yetmiş adamını personel eğitimi için ücretsiz İstanbul'da bırakacağını ve bir savaş durumunda Osmanlı donanmasında görev yapmak istediğini ifade etmiştir⁵⁹. Bu mektup neticesinde Padişah II. Abdülhamid'in iradesi ile denizaltılar kabul edilerek 22 Mart 1888 tarihinde *Abdülhamid* ve *Abdülmecid* adlarıyla Osmanlı Donanması'na katılmıştır⁶⁰. İlerleyen dönemde, mühendis Garrett'in İstanbul'a geldiğine, denizaltıların teftiş edildiğine veya denizaltıcı personelin eğitime yönelik bir girişimde bulunulduğuna dair herhangi bir kayıt bulunmamaktadır.

⁵⁷ Raşit Metel, *Türk Denizaltıcılık Tarihi*, s. 22.

⁵⁸ "The Nordenfelt Submarine Boat at Constantinople", *Scientific American*, s. 390.

⁵⁹ Raşit Metel, *Türk Denizaltıcılık Tarihi*, s. 23.

⁶⁰ Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivleri (=BOA), *Yıldız Perakende Evrakı Askerî Maruzat* (=Y.PRK.ASK), 45/113, H-10.07.1305 [23.03.1888].

Abdülhamid ve *Abdülmecid* denizaltıları, kabul tecrübeleri hitamında Haliç'teki Valide kızaklarına çekilmiş ve hiçbir görev verilmeden 1910 yılında envanterden çıkarılıncaya kadar burada tutulmuşlardır⁶¹. Denizaltıların harekât alanında kullanılmamış olmasının birçok sebebi bulunmaktadır. Bunlardan özellikle denizaltının sualtı stabilitesinin istikrarlı olmaması ve zamanın teknolojik eksiklikleri nedeniyle harekât yarıçapının azlığı ve yetkin denizaltıcı personel yetiştirilememiş olması öne çıkmaktadır.

2. Nordenfelt Sonrası Denizaltı Alma Teşebbüsleri

2.1. Yüzbaşı Rauf Bey (Orbay) ve Bucknam Paşa'nın Görevlendirilmesi

20'nci yüzyılın başlarına gelindiğinde yaşanan bazı tecrübelerin donanma politikası üzerinde önemli etkiye neden olduğu anlaşılmaktadır. Bunların başında 1897 Osmanlı-Yunan Savaşı gelmektedir. Bu savaşta, donanmaya kara ordusunu desteklemek amacıyla kuzey Ege'ye intikal etmesi emredilmiş ancak iki gemi hariç donanma Çanakkale'ye bile ulaşamamıştır. Bunun sonucunda Yunanistan, Ege'de Osmanlı donanma mevcudiyetinin zayıflığını fırsat bilerek adalar üzerinde etkisini artırma faaliyetlerine hız vermiş⁶², ancak mali imkânsızlıklar nedeniyle kaynaklarını mevcut donanmasının faal tutulmasına ayırmak durumunda kalmıştır. Ayrıca personel eğitimi amacıyla Fransa'dan eğitimci personel getirilmiştir⁶³.

Bu savaştan elde edilen tecrübeler sonucunda donanmanın varlığının hayati olduğu anlaşılmış; devletin denizlerdeki hak ve menfaatlerini korumak ve adaların egemenliğini garantilemek amacıyla başlatılan donanmanın yenilenmesi projesinde, denizaltılara da yer ayrılmıştır⁶⁴. Bu maksatla, ABD'den *Mecidiye* zırhlısının getirilmesinde rol oynayan Amerikalı Bucknam Bey (ilerleyen zamanda Amiral rütbesi ile Padişah Fahrî Yaverliği de yapmıştır), Ekim 1904'te denizaltı

⁶¹ Evren Mercan, "Osmanlı Bahriyesi'nde İlk Denizaltılar: Abdülhamid ve Abdülmecid", s. 179.

⁶² Yaşar Ertürk, *Türk-Yunan Mücadelesi*, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul 2008, s. 80.

⁶³ Afif Büyüktuğrul, "Osmanlı (Türk)-Yunan Deniz Silahlanma Yarışı", s. 733.

⁶⁴ Afif Büyüktuğrul, "Osmanlı (Türk)-Yunan Deniz Silahlanma Yarışı", s. 739.

teknolojilerinde yaşanan gelişmeleri tetkik etmek ve denizaltı satın almak üzere aracılık yapmak için Yüzbaşı Rauf Bey⁶⁵ (Orbay) refakatinde İngiltere ve ABD'ye ziyaret maksadıyla görevlendirilmiştir⁶⁶. Yüzbaşı Rauf Bey'e bu görev maksadıyla hazineden 200 lira harcırah tahsis edilmiştir⁶⁷.

İngiltere'deki incelemeler esnasında Armstrong ve Vickers Tersaneleri ile denizaltı inşa edilen Barrow Tersanesi ziyaret edilmiş, ancak gizlilik nedeniyle detaylı bilgi alınamamıştır⁶⁸. Müteakiben gittikleri ABD'de de gizlilik nedeniyle önce bilgi alamazlar da Rauf Bey, Amiral Dewey vasıtasıyla ABD Başkanı Theodore Roosevelt ile görüşerek gerekli izinleri alabilmiştir. Böylece ABD denizaltılarının bulunduğu Newport Rhode Island'da Holland Sınıfı *Plunger* denizaltısında incelemelerde bulunulmuş ve seyir denemelerine iştirak edilmiştir⁶⁹. Bucknam Bey, İstanbul'a dönmeyi müteakip sunduğu raporda; denizaltıların, kıyıların ve özellikle İstanbul ve Çanakkale Boğazlarının korunmasında çok etkili olacağını, Holland Sınıfı denizaltıların bu iş için uygun olduğunu ifade etmiştir⁷⁰. Ancak buradan herhangi bir sonuç çıkmamıştır⁷¹.

2.2. İttihat ve Terakki Dönemindeki Teşebbüsler

Deniz harp tarihi açısından bu dönemin en önemli gelişmesi, Dretnot Sınıfı gemilerin ilki olan HMS *Dreadnought*'un⁷² 1906'da İngiltere donanmasına katılmasıyla, yüzen kaleler olan dretnotların deniz harekât alanında yerini almasıdır. Dretnotların ortaya çıkışı, güçlü donanma anlayışını temelden değiştirmiş, bu yolda yürümeye çalışan ülkeleri muazzam maddi yükler altında bırakmıştır.

⁶⁵ Mustafa Alkan, "Hüseyin Rauf Orbay'ın Hayatı (1880-1964)", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, Sayı 59 (2004), c. 20, s. 601.

⁶⁶ Ender Kuntsal, *Bucknam Paşa*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2017, s. 147.

⁶⁷ BOA, *İrade Hususi* (=İ.HUS.), 12/40, H-17.08.1322 [27.10.1904].

⁶⁸ Ender Kuntsal, *Bucknam Paşa*, s. 154-155.

⁶⁹ Ender Kuntsal, *Bucknam Paşa*, s. 172-173.

⁷⁰ Ender Kuntsal, *Bucknam Paşa*, s. 179.

⁷¹ Raşit Metel, *Türk Denizaltıcılık Tarihi*, s. 26.

⁷² Robert K. Massie, *Dretnot*, çev. Mehmet Harmanlı, Sabah Kitapları, İstanbul 1995, s. 731.

Dretnotlar, yüksek süratleri, yüksek ateş güçleri, gelişmiş zırhları ve perde gemileri ile seyir yapmaları nedeniyle, torpidobotlar için yaklaşılamaz hedeflerdir. Bununla birlikte; dalmış durumda, tespit edilmeden etkili torpido menziline kadar yaklaşabilen denizaltılar ve mayınlar, dretnotlar için yegâne asimetrik tehdit unsuru niteliğini muhafaza etmektedir. Aynı dönemde, Alman mühendis Rudolf Diesel'in kendi adını taşıyan dizel makinesi ve batarya teknolojisindeki gelişmeler, denizaltıların dalmış durumdaki stabilitesinin artmasına ve azami seyir menzilinün açık denizde harekât yapabilecek mesafelere ulaşmasına olanak vermiştir⁷³. Örnek olarak 1910'larda tipik bir denizaltı su üstünde 8 kts sürat ile 3.200 mil, sualtında 5 kts sürat ile 65 mil mesafe kat edebilecek yeteneğe sahiptir⁷⁴. Bunun sonucunda, gemi ve personel emniyetini tehlikeye atan, verimi oldukça düşük stimli ve benzinli makinelerin kullanımı ortadan kalkmıştır.

Osmanlı Devleti hükümetleri de denizlerde caydırıcılık sağlayarak, yeni toprak kayıplarının önüne geçmek için donanmayı güçlendirme çalışmaları yürütmüşlerdir. Bunun için 6 zırhlı, 12 destroyer, 12 torpidobot ve 6 denizaltı almak için girişimlerde bulunulmuş; devletin imkânlarıyla dretnot inşası için İzmit Körfezi'ne yeni bir tersane inşa edilmesi⁷⁵ ve mevcut tersanelerin ihtiyacı olan modernizasyon ve malzeme ihtiyacının sağlanmasına yönelik İngiltere ile görüşmelere başlanmıştır. Tersane modernizasyon maliyetlerinin devlet bütçesince karşılanamayacağı anlaşılınca, İngiliz Vickers Tersanesi'ne iki adet dretnot siparişi verilmiştir⁷⁶.

Doğu Akdeniz'de devam eden donanma yarışı Osmanlı Devleti'nin dretnot sipariş etmesiyle boyut değiştirmiştir. Rusya ve Yunanistan, Avrupalı silah üreticilerinin de teşviği neticesinde denizde silahlanma yarışından geri kalmamak ve donanma gücünü artırmak amacıyla mali kaynak eksikliklerine rağmen dretnot siparişi vermişlerdir⁷⁷.

⁷³ Frank Uhling Jr., "The Submarine, 1776-1918", *Naval War College Review*, Sayı 57 (2004), c. 2, s. 150.

⁷⁴ Karl Lautenschlager, "The Submarine in Naval Warfare, 1901-2002", *International Security*, Sayı 11 (1986-1987), c. 3, s. 130.

⁷⁵ Cemal Paşa, *Hatıralar*, Düz. Behçet Cemal, Çağdaş Yayınları, İstanbul 1977, s. 119.

⁷⁶ Jonathan Grant, "The Sword of The Sultan: Ottoman Arms Imports", s. 29.

⁷⁷ Daniel Panzac, *Osmanlı Donanması (1572-1923)*, s. 446-447.

Bu dönemde denizaltı teknolojisindeki gelişmeleri takip etmek amacıyla 3 Ocak 1910 tarihinde yurt dışına 4 kişilik tetkik heyeti gönderilmiştir. Heyet ziyaretleri esnasında Fransız denizaltıları üzerinde ayrıntılı çalışmalar yapmış, dalışlara katılmış ve 30 Ekim 1912'de yurda geri dönmüştür. Heyetin yazdığı sonuç raporunda Fransız denizaltılarının⁷⁸ başarıları üzerinde durulmaktadır⁷⁹.

Tetkik heyetinde görevli dört subaydan biri olan Gv. Kd. Yzb. Mehmed Şükrü Bey (sonradan Koramiral Şükrü Okan), tetkik heyetindeki görevinden itibaren denizaltıcılık ile ilgili kritik görevlerde görevlendirilmiş; elde ettiği bilgi ve tecrübeler neticesinde Cumhuriyet döneminde önce denizaltı komutanı sonra denizaltı filo komutanlığı yapmış, 1931-1945 yılları arasında aralıksız Donanma Komutanlığı görevini yürütmüştür. Ayrıca 1934 tarihinde çıkarılan Soyadı Kanunu çerçevesinde, kendisine bizzat Gazi Mustafa Kemal Atatürk tarafından Okan soyadı verilmiştir⁸⁰.

Osmanlı Devleti'nin yeni gemi inşa siparişlerini artırdığı bu dönemde, Fransa da siparişlerden pay almak için çalışmalarda bulunmuştur. Cazip fiyat ve kredi kolaylıkları sunulan teklifleri sonucunda Bahriye Nazırı Cemal Paşa, Fransız Chantier Normand Tersanesi yetkililerini görüşmeye çağırmıştır⁸¹. Yapılan müzakereler neticesinde 30 Nisan 1910 tarihinde Fransa'nın Porto'daki Schneider Tersanesi'ne tanesi 2,2 milyon Frank'tan iki adet denizaltı siparişi verilmiştir⁸².

Gelişen teknoloji denizaltının dayanıklılığını artırıp, dalışta kalma süresini uzattıkça, İngiltere'de de denizaltı temin edilmesine yönelik düşünceler değişmeye başlamıştır. Önceden zırhlı gemiler dışındaki platformları yardımcı sınıf olarak gören İngiliz ekolünde, dalmış durumda torpido hücumu yapabilen denizaltılar taraftar kazanmaya başlamıştır. Bu dönemde Amirallik Birinci Lordu olan Amiral Fisher;

⁷⁸ Fransız mühendis Max Leubeuf tarafından tasarlanan çift tekneli bir denizaltıda dalış yapmışlardır.

⁷⁹ Raşit Metel, *Türk Denizaltıcılık Tarihi*, s. 26.

⁸⁰ Fahri Çoker, *Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler*, Dz.K.K.lığı Karargâh Basımevi, Ankara 1994, s. 241.

⁸¹ Cemal Paşa, *Hatıralar*, düz. Behçet Cemal, s. 123.

⁸² Jonathan Grant, "The Sword of The Sultan: Ottoman Arms Imports", s. 31.

görülmeyen hedefe hücum yapabilmesi, herhangi bir emare vermemesi ve tespit edilemediği için karşı hücum maruz kalmaması nedeniyle donanmanın denizaltılarla desteklenmesini zorunlu gördüğünü ifade etmektedir. Amiral Fisher 1904 yılında donanma manevraları sonrasında yapılan değerlendirme toplantısında⁸³, “Donanmanın manevraları esnasında elde edilen tecrübeler ışığında, eğitime katılan 6 denizaltı ile milyonlarca poundluk gemi kaybedebileceğini” ifade etmiştir.

Amiral Fisher’e göre, İngiltere etrafındaki dar denizler, zırhlı gemiler yerine, denizaltı ve torpidobotlar ile korunmalıdır⁸⁴. Fisher, Denizaltı varlığının düşmanı caydıracağını ileri sürmektedir. Denizaltıları bir savaş aracı olarak tanımlayan *Jeune École*’den yalnızca 20 yıl sonra Amiral Fisher’in ortaya koyduğu Flotilla Savunması Ekolü (*Flotilla Defence Ecole*) denizaltıların yeniden ön plana çıkmasını sağlamıştır⁸⁵. Bu ekole göre, zırhlı gemiler saldırı amacıyla kullanılmalı, dar sular ve kıyı sularının savunmasında ise denizaltı ve torpidobotlardan yararlanılmalıdır.

20. yüzyıl başlarında Fransa meclisinde yapılan, deniz stratejisinin ana hatlarını belirleme toplantılarında, İngiltere ile görünürde müttefik olursa bile asıl tehdidin bu ülkeden kaynaklandığı konusunda fikir birliğine varılmıştır. Denizlerde İngiliz donanması ile yapılacak bir simetrik mücadeleye sıcak bakılmaması nedeniyle ticaret savaşı tekrar ön plana çıkmıştır⁸⁶. Bu nedenle 1895 yılı bütçesinde, birkaç muharebe gemisi inşası için kaynak ayrılırken çok sayıda torpidobot inşası planlanmıştır⁸⁷.

Aynı dönemde, Amerika Birleşik Devletleri’nde ilk dizel elektrik denizaltı 1912 yılında *E-1* adıyla hizmete girmiştir. Bu tarihten yalnızca bir yıl sonra Almanya da ilk dizel elektrik denizaltısını denize indirmeyi

⁸³ Nicholas A. Lambert, “Admiral John Fisher and the Concept of Flotilla Defence, 1904-1909”, *The Journal of Military History*, Sayı 59 (Ekim 1995), c. 4, s. 652.

⁸⁴ Nicholas A. Lambert, “Admiral John Fisher and the Concept of Flotilla Defence, 1904-1909”, s. 654.

⁸⁵ Nicholas A. Lambert, “Admiral John Fisher and the Concept of Flotilla Defence, 1904-1909”, s. 657.

⁸⁶ Arne Roksund, *The Jeune Ecole*, Brill NV, Leiden-Boston 2007, s. 110.

⁸⁷ Arne Roksund, *The Jeune Ecole*, s. 111.

başarmıştır⁸⁸. Büyük devletlerin silahlanma yarışında, denizaltının da kayda değer bir yer kazandığı ve denizaltı teknolojisindeki yeniliklerin her geçen gün arttığı anlaşılmaktadır.

Osmanlı Devleti açısından donanma eksikliğinin en fazla hissedildiği dönem şüphesiz, Trablusgarp Savaşı ve Balkan Savaşları olmuştur. Özellikle Balkan Savaşları esnasında, Ege'de üstünlüğü ele geçiren Yunanistan, yüzyıllardır Osmanlı Devleti toprağı olan Limni, Taşoz, Bozbaba, Semadirek, İpsara, Ahikerya, Sakız, Midilli ve Sisam adalarını işgal etmiştir⁸⁹. Dönemin denizaltı taktik ve teknolojik yetenekleri göz önünde bulundurulduğunda, Osmanlı donanmasının denizaltısı olsaydı, Yunan halkı üzerinde psikolojik baskı kurulabileceği, düşman donanmasının savaşıma azim ve kararlılığının etki altına alınabileceği, düşman gemilerine hasar/kayıp verdirilebileceği ve Ege'deki Boğazönü ve Saruhan Adaları'nın elde tutulabileceği mümkün görülmektedir.

Aynı dönemde, Osmanlı donanmasının modernizasyonu ve personel eğitimi konularında danışmanlık yapmak üzere özellikle İngiltere'den danışman subaylar istihdam edilmeye başlanmıştır⁹⁰. İngiliz Amiral Limpus 1912 yazında Osmanlı Donanması'nda danışman olarak göreve başladığında⁹¹, yeni donanma programı hakkında iki denizaltı sipariş edilmesini de teklif eden bir rapor hazırlamıştır. Ancak Sadrazam Mahmut Şevket Paşa tasarruf amacıyla teklifi kabul etmemiştir⁹². Devam eden süreçte Osmanlı Devleti ile Vickers Tersanesi arasında 16 Temmuz 1914'te *Sultan Mehmed Fatih* olarak adlandırılan yeni bir dretnot inşa etmek üzere bir sözleşme yapılmıştır. Aynı dönemde Osmanlı Donanması altı denizaltı inşasını da içerden yeni bir inşa programı hazırlamış olsa da Birinci Dünya Savaşı başladığında gemilerin hiçbiri inşa ve teslim edilmemiştir⁹³.

⁸⁸ Raymod G. O'Connor, "Naval Strategy in The 20th Century", *Naval War College Review*, Sayı 21 (1969), c. 6, s. 7.

⁸⁹ Sertaç Hami Başeren, *Ege Sorunları*, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayınları, İstanbul 2006, s. 34-35.

⁹⁰ Daniel Panzac, *Osmanlı Donanması (1572-1923)*, s. 434.

⁹¹ Stanford J. Shaw, *Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı İmparatorluğu*, c. 1, çev. Beyza Sümer Aydaş, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2021, s. 510.

⁹² Murat Bardakçı, *Mahmut Şevket Paşa'nın Sadaret Günlüğü*, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul 2014, s. 165.

⁹³ Stanford J. Shaw, *Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı İmparatorluğu*, s. 517.

2'nci Meşrutiyet'ten Birinci Dünya Savaşı'na kadar olan dönemde, Osmanlı Devlet yetkililerinin, kısıtlı kaynaklarla, donanmayı geliştirmeye çalıştıkları, yeni gemi alım projeleri çerçevesinde etkinliğini her geçen gün artıran denizaltıya da önemli pay verdikleri görülmektedir. Bununla birlikte, çok sayıda denizaltı siparişi verilmiş olmasına rağmen denizaltıcı personel yetiştirilmesine yönelik herhangi bir düzenleme yapılmadığı da görülmektedir. Türk denizaltıcılığında personel yetiştirme faaliyetlerine ancak Birinci Dünya Savaşı döneminde başlanabilmiştir.

2.3. Birinci Dünya Savaşı Döneminde Almanya'dan Denizaltı Alma Teşebbüsleri

Birinci Dünya Savaşı'nın başlaması nedeniyle, yurt dışına sipariş edilen gemilerin alınması mümkün olmadığından Osmanlı Devleti savaşa denizaltısı olmadan girmek durumunda kalmıştır.

Savaşın başında, Boğazları korumak ve özellikle Çanakkale Boğazı'na olası bir düşman donanma harekâtını caydırmak amacıyla müttefik Avusturya-Macaristan İmparatorluğu'ndan denizaltı talebinde bulunulmuştur. Ancak Avusturya-Macaristan donanma komutanı Amiral Haus, imparatorluk donanmasında yalnızca dört denizaltı olduğunu ve bunlara kıyıların savunmasında görevler verildiğini ileri sürerek denizaltı talebini reddetmiştir⁹⁴.

İlerleyen dönemde Bahriye Nazırı Cemal Paşa, donanma geliştirme ve yeni gemi ihtiyaçlarının giderilmesine yönelik çözümler üretmeye çalışırken, Şubat 1916'da İstanbul'u ziyaret eden Alman Koramiral Hoffman ile bir toplantı yapılmış, toplantıda Osmanlı donanmasının savaştaki rolü ve ihtiyaçları üzerinde durulmuştur⁹⁵. Tespit edilen ihtiyaçlar çerçevesinde yeni destroyer ve denizaltıların Alman Blohm-Voss Tersanesi nezaretinde İstanbul'da inşa edilmesi kararlaştırılmıştır. Ancak savaş şartları nedeniyle proje hayata geçirilememiştir.

⁹⁴ Ozan Tuna, "Birinci Dünya Savaşı'nda U-21 Denizaltısının Çanakkale Boğazı ve Beyrut Limanı'ndaki Faaliyetleri", *Tarih Dergisi*, Sayı 74 (2021/2), s. 196.

⁹⁵ Nevzat Artuç, "Birinci Dünya Savaşı Yıllarında Osmanlı Denizaltı Gücünü Artırma ve Denizaltı Subay-Er Yetiştirme Çabaları", *Tarih İncelemeleri Dergisi*, Sayı 2 (Aralık 2008), c. 23, s. 61.

İtilaf donanmasının Çanakkale Boğazını denizden geçerek Osmanlı Devleti'ni savaştan çekilmeye zorlamak için yaptığı deniz ve kara harekâtı, büyük fedakârlık ve üstün gayretlerle yapılan muharebeler neticesinde başarısızlığa uğratılmıştır. Çanakkale Muharebeleri süresince, İngiliz, Fransız ve Avustralya denizaltıları, boğazdan geçerek, Osmanlı donanmasına kayıp verdirmeye, ordunun denizden ikmal hatlarını sekteye uğratmaya ve İstanbul halkı üzerinde korku yaratarak savaşa azim ve kararlılığını kırmaya çalışmıştır.

Burada Fransız denizaltı harekâtı herhangi bir başarı gösteremese de İngiliz denizaltıları Marmara'da çok sayıda askerî ve sivil gemiye kayıp verdirmiş, halkın morali üzerinde olumsuz etki yaratmıştır⁹⁶. Ayrıca Çanakkale Cephesi'nin asker sevkiyatını ve ikmal hatlarını yavaşlatması yönünden İngiliz denizaltı harekâtı, kara savaşlarına da doğrudan etki etmiştir. Avustralya'nın *AE-2* denizaltısı ise, Marmara'ya yakalanmadan sızmayı başarmış, ancak herhangi bir kayıp verdiremeden 30 Nisan 1915'te *Sultanhisar* gambotu tarafından batırılmıştır⁹⁷. Sultanhisar gambotunun, *AE-2* denizaltısını arama, tespit ve hücum safhalarını içeren harekâtı, Osmanlı Donanması'nda bir gambot tarafından icra edilen ilk denizaltı savunma harbi (DSH) faaliyeti olarak Türk deniz harp tarihindeki yerini almıştır⁹⁸.

İtilaf donanması içerisinde Fransız *Turquoise* denizaltısı, Osmanlı donanması açısından diğerlerinden farklı olarak özel bir önem taşımaktadır. *Turquoise* denizaltısı, 19 Ekim 1915'te Marmara'ya girmiş, herhangi bir kayıp verdiremeden 30 Ekim 1915'te Ege'ye geri intikale geçmiştir. Sahil bataryası tarafından fark edilen denizaltı, kaçmaya çalışırken Nara önlerinde karaya oturmuş, kurtulma manevraları esnasında satha çıkmak zorunda kalmıştır. Topçu Müstecip Onbaşının sağladığı başarılı atışlar sonucunda denizaltı müsadere edilmiş ve personeli esir alınmıştır⁹⁹. Denizaltıda ele geçirilen şifreli

⁹⁶ Figen Atabey, *Çanakkale Muharebelerinin Deniz Cephesi*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2014, s. 156-163.

⁹⁷ Nurcan Bal, *Marmara'da Denizaltı Avı*, Piri Reis Araştırma Merkezi Yayınları, İstanbul 2006, s. 100.

⁹⁸ Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, *Türk Deniz Tarihinin "İlk'leri & En'leri"*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınevi, Ankara 2002, s. 38.

⁹⁹ Figen Atabey, *Çanakkale Muharebelerinin Deniz Cephesi*, s. 165.

dokümanlardan, düşman denizaltılarına yönelik elde edilen istihbarat sayesinde, Alman *UB-14* denizaltısı tarafından İngiliz *E-20* denizaltısı Marmara’da batırılmıştır. Müsadere edilen *Turquoise* denizaltısı, *Müstecip Onbaşı* ismiyle Osmanlı donanmasına katılmış ve Haliç’e götürülmüş, gerekli onarımları yapılarak tekrar faal hâle getirilmiştir. Savaş süresince herhangi bir harekât faaliyetine katılmayan denizaltı, Mondros Mütarekesi sonrasında Fransa tarafından geri alınmıştır.

Alman hükümeti Ocak 1917’de, Osmanlı Devleti ile ilişkilerin bozulmaması ve donanma ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla Cemal Paşa’yı Almanya’ya davet etmiştir. Bu davet üzerine Almanya’ya giden Cemal Paşa, 29 Ağustos 1917 tarihinde Alman Deniz Kuvvetleri Müsteşarı Oramiral Capel ile bir görüşme yapmıştır. Görüşme sonucunda, Osmanlı Devleti’nin 95 milyon Mark karşılığında ve savaş bitiminde olmak üzere *Goben*, *Breslau*, dokuz destroyer ile *U-82*, *U-84*, *U-86*, *UB-62*, *UB-63*, *UC-63* ve *UC-65* olmak üzere yedi denizaltı satın alması kararlaştırılmıştır¹⁰⁰. Ancak savaşın kaybedilmesi nedeniyle bu antlaşma hayata geçmemiştir.

Donanmanın olmaması nedeniyle bir taraftan Ege’deki hâkimiyetini yitiren Osmanlı Devleti, diğer taraftan İtilaf Devletleri’nin hedefi olan Orta Doğu’daki harekâtını da denizden emniyete alamamıştır. Bu bölgede düşman donanması ile mücadele maksadıyla Alman denizaltılar görevlendirmiş; ancak görevli denizaltılar, harekât alanına daha ulaşmadan torpidolarını kullandığından ya da yükü azaldığından etkin görev yapamamışlardır. Cemal Paşa, Almanya’ya gönderdiği mesajlarında, Doğu Akdeniz’de görevlendirilen denizaltıların intikalde torpidolarını idareli sarf etmelerini, Beyrut Limanı’nın denizaltı üssü olarak kullanılabilmesini ve denizaltıların ihtiyaç duyduğu yedek torpidoların bu limana kara yoluyla transfer edilebileceğini bildirmiştir¹⁰¹. Ancak Beyrut Limanı’nın saldırıya açık olması nedeniyle Alman Deniz Kuvvetleri bu teklifi kabul etmemiştir. Cemal Paşa, komutanı olduğu IV. Ordu’nun denizden gelebilecek saldırılara karşı korunması ve İtilaf donanmasının bölgedeki harekâtının kısıtlanması maksadıyla Alman denizaltılara güvenmek zorunda kalmıştır.

¹⁰⁰ Nevzat Artuç, “Birinci Dünya Savaşı Yıllarında Osmanlı Denizaltı Gücünü Artırma ve Denizaltı Subay -Er Yetiştirme Çabaları”, s. 62.

¹⁰¹ Ozan Tuna, “Birinci Dünya Savaşı’nda Bahriye Nazırı Cemal Paşa’nın Beyrut Limanı’nı Denizaltı Üssü Hâline Getirme Planı”, *OTAM*, Sayı 52 (Güz 2022), s. 224.

Birinci Dünya Savaşı, başta Atlantik ve Marmara'daki denizaltı harekâtı olmak üzere, deniz savaşına dair bilinen birçok taktiğin değişmesine neden olmuştur. İngiliz ticaret filosuna karşı yapılan savaş, Çanakkale Cephesindeki denizaltı ve mayın tehdidi, 15 dretnotluk İngiliz savaş filosunu yetersiz bırakmıştır. Bununla birlikte; bu dönemde denizaltı savunma harbine yönelik ilk çalışmaların da başladığı görülmektedir. Uçakların denizaltı gözcülüğü amacıyla kullanılması ve ticaret filolarının eskort refakatindeki konvoylarla¹⁰² seyrettirilmesi bunun ilk örnekleri arasında gösterilebilmektedir.

Fransız stratejist Herve Countau-Begarie¹⁰³, “*Aube'nin hatası çok erken haklı olmasıdır.*” diyerek, *Jeune École*'ün, denizaltının teknolojisindeki eksiklikler yüzünden etkin kullanılmamasının sebep olduğu yetersizliğin, günün teknolojik gelişmeleri ile giderildiğini ifade etmektedir. Birinci Dünya Savaşı sırasında torpido atan denizaltıların harekât etkinliği kanıtlanmış ve denizaltı stratejik bir silah olarak deniz harp tarihindeki yerini almıştır.

3. Denizaltıcı Personel Yetiştirme Çabaları

Almanya ile gemi alımına yönelik antlaşmalar devam ederken aynı zamanda, yakın gelecekte denizaltıya sahip olunması öngörüldüğünden yetmiş denizaltıcı personel ihtiyacını giderme çalışmalarına da başlanmıştır. Öncelikle denizaltı teknolojisi konusunda bilgi ve tecrübe kazanılması amacıyla Almanya'ya altı subay gönderilmiştir. Kursu gönderilen subaylar; Gv. Önyüzbaşı Mehmed Şükrü (Okan), Gv. Önyüzbaşı Rıfat İbrahim, Mk. Önyüzbaşı Avni Şerif (Gemicioğlu), Mk. Yzb. Salih Mevlüd, Gv. Yzb. İbrahim Rıza (Ülman) ve Mk. Mlz. Şefik Ali (Cıva)'dır¹⁰⁴. Adı geçen subayların katılımıyla 5 Şubat 1915 tarihinde Kiel'de *Vulcan* isimli denizaltıda Nüve¹⁰⁵ Denizaltıcılık Kursu açılmıştır. Kurs süresince denizaltılarda uygulamalı

¹⁰² J.R. Hill, *Anti Submarine Warfare*, Naval Institute Press, Annapolis-Maryland 1989, s. 9.

¹⁰³ Hugues Canuel, “From A Prestige Fleet to The Jeune Ecole: French Naval Policy and Strategy Under The Second Empire and The Early Third Republic (1852-1914)”, s. 112.

¹⁰⁴ Raşit Metel, *Türk Denizaltıcılık Tarihi*, s. 27.

¹⁰⁵ Nüve: Bir şeyin özü. Bkz. <https://sozluk.gov.tr> (Erişim Tarihi: 05.10.2023).

eğitim maksatlı dalışlara iştirak edilmiştir. Diğer branşlarla birlikte 1918'e kadar Almanya'ya 100 öğrenci, toplamda 400 öğrenci gönderilmiştir¹⁰⁶. Nüve Kursunu tamamlayan subaylar, Bnb. Mehmed Şükrü (Okan) hariç, 17 Ocak 1917 tarihinde yurda dönmüşlerdir. Bnb. Mehmed Şükrü, denizaltı komodorluk stajı için Alman denizaltılarda fiili vazife almak üzere 2'nci Denizaltı Filotillası'na komodor stajyeri olarak katılmıştır¹⁰⁷. Almanya'da kurs gören subaylarımız tarafından 29 Mart 1917'de *Aydın Reis* gambotunda Birinci Dönem Denizaltı Subay Kursu açılmıştır. Müteakip kurslar yine *Aydın Reis* gambotunda açılmış, ikinci kurs 8 Eylül 1917'de, üçüncü kurs 8 Mart 1918'de gösterilmiştir¹⁰⁸. İstanbul'da açılan birinci kurs, hâlihazırda Türk denizaltıcılarını yetiştiren Denizaltı Eğitim Merkezi Komutanlığı'nın da kuruluşu kabul edilmektedir.

Denizaltıcılık müfredat programı, "Tahtelbahir Teşkilatı ve Tedrisat Programı ile Tahtelbahir Kurslarının Zabitan ve Efrada Ait Ders Müfredat Programı Talimatı" adıyla 8 Mayıs 1917'de onaylanmıştır¹⁰⁹. Bu programa göre, denizaltı kursunu bitiren bir subayın; denizaltıcılık, torpido, mayın, elektrik, motor derslerinden geçecek notları alması gerekmektedir. Bunlara ilave olarak telsiz eğitimi de alınmaktadır. Bu kurslarda başarılı olanlar, Amiral Souchon emrinde Marmara'ya gönderilen Alman denizaltılarda dalış eğitimlerine iştirak etmiştir¹¹⁰.

Sonuç

Deniz harp stratejisindeki kritik basamaklardan biri olan torpidonun icadı, deniz harp tarihini de derinden etkilemiştir. Çok büyük meblağlara inşa edilen savaş gemileri 6 metre uzunluğunda, kendinden hareketli, sualtında seyreden bir torpido tarafından batırıldığında; dünyanın büyük deniz güçlerinden biri olan İngiltere'nin endişeye kapılmasına sebep olmuş, Fransa ise bu gelişmeyi İngiltere'yi denizde alt edebilmek için bir fırsat olarak görmüştür.

¹⁰⁶ Nevzat Artuç, "Birinci Dünya Savaşı Yıllarında Osmanlı Denizaltı Gücünü Artırma ve Denizaltı Subay-Er Yetiştirme Çabaları", s. 64.

¹⁰⁷ Raşit Metel, *Türk Denizaltıcılık Tarihi*, s. 28.

¹⁰⁸ Raşit Metel, *Türk Denizaltıcılık Tarihi*, s. 30.

¹⁰⁹ Raşit Metel, *Türk Denizaltıcılık Tarihi*, s. 30.

¹¹⁰ Raşit Metel, *Türk Denizaltıcılık Tarihi*, s. 30.

Osmanlı Devleti de 19. yüzyılın ikinci yarısında denizde devam eden güç mücadelesinden kopmamak ve ülkenin uzak topraklarına yönelik sömürgecilik tehditlerini bertaraf etmek için donanma geliştirme projeleri başlatmıştır. Ancak malî zorluklar, yetişmiş personel eksikliği ve farklı menşeli gemilerden teşkil edilmiş donanmayı kullanma zorlukları nedeniyle başarı sağlanamamıştır.

Tam da bu dönemde önce torpidonun icadı ve ardından denizaltıya entegre edilmesi, Osmanlı Devleti'ni bu silaha yöneltmiştir. Donanmanın caydırma kapasitesinin artırılması ve denizlerdeki zafiyetin giderilmesi amacıyla bu yeni silaha ilgi duyulmuştur. Denizaltıların kıyı savunmasında, özellikle boğaz yaklaşma sularında, görevlendirilebileceği düşünülmüştür. Bunun sonucunda, Osmanlı Devleti Nordenfelt Sınıfı iki denizaltıyı, montajlarının İstanbul'da yapılmasını şart koşarak satın almış ve donanmasında denizaltı bulduran ilk devletlerden biri olarak denizaltıcılık konusunda deniz harp tarihine adını ön sıralara yazdırmıştır.

Türk denizaltıcılık tarihi, torpido atma yeteneğine sahip olan *Abdülhamid* denizaltısının 6 Eylül 1886'da Haliç'te denize indirilmesi ile başlamaktadır. İlerleyen dönemde hedeflenen faydanın sağlanamaması ve zamanının teknik ve taktik zafiyetleri sebebiyle bu denizaltılar harekât alanında kullanılmadan envanterden çıkarılmıştır. Yine de bu iki denizaltının varlığı, başta Yunanistan ve Rusya üzerinde yüksek caydırıcılık sağlamış, özellikle bu ülkelerde İstanbul ve Çanakkale Boğazları yaklaşma suları güvenliğinin sağlandığı kanısının oluşmasına sebep olmuştur.

Denizaltıcılık tarihimizin 37 yıl devam eden bu döneminde (1886-1923), deniz harp tarihi açısından birçok ilkler de gerçekleşmiştir. Tarihte ilk kez sualtından bir hedefe torpido hücumu yapan *Abdülhamid* denizaltısı, deniz harp tarihine adını altın harflerle yazdırırken, Taşkızak Tersanesi dünyada denizaltı inşa edilen ilk tersanelerden biri olmuştur. Ayrıca *Abdülhamid* ve *Abdülmecid* denizaltılarının İstanbul'da inşa edilmesinin hedeflenmesi; daha başlangıçta kısmen millî olarak denizaltı inşa yeteneği kazanılması ve nitelikli işgücü ve kritik altyapı kapasite artırımı çabası olarak da hayati önem taşımaktadır.

Denizaltının harp stratejisine etkisi anlaşıldıkça, Osmanlı Devleti hükümetleri tarafından denizaltı teknolojilerindeki gelişmelere paralel olarak yeni denizaltı temin ve inşa projeleri hayata geçirilmeye çalışılmış,

ancak tümü başarısızlıkla sonuçlanmıştır. Bunda, başta devlet yönetimindeki çekişmeler, malî imkânsızlıklar ve kritik altyapı tesislerinin eksiklikleri esas sebebi oluşturmaktadır. Bununla birlikte, zamanın teknolojik yetersizliklerinin denizaltının taktik alanda etkinlikle kullanılmasına olanak sağlamadığı da unutulmamalıdır. Bu açıdan bakıldığında Osmanlı devlet yöneticilerinin, farklı dönemlerde denizaltı temin çabaları olmakla birlikte nihai alım kararının verilmemesinde denizaltının o dönemlerde yetkin bir platform olmadığı görüşü de etkili olmuştur. Denizaltılar, etkin savaş platformu olduklarını ancak Birinci Dünya Savaşı döneminde gösterdikleri başarılarla kanıtlamışlardır.

Birinci Dünya Savaşı süresince de yeni denizaltı temin edilememiş olmasına rağmen Almanya’da açılan kurslar ve staj programları ile denizaltıcılarımızın eğitime başlanmıştır. Burada eğitim alan denizaltıcılarımız, yurda döndüklerinde açılan kurslarda genç denizaltıcıları eğitmişlerdir. Türk bahriyesinin kendi denizaltıcılarını yetiştirmeye başladığı, 1917 tarihinde açılan Birinci Dönem Denizaltıcılık Kursu, Denizaltı Eğitim Merkezi Komutanlığı’nın kuruluş temeli olmuştur. Bu kurslarda yetiştirilen denizaltıcılar, Cumhuriyet döneminde önce denizaltı filotillası ve sonrasında denizaltı filosunun kurulmasına ve kurumsal kültür ve geleneğin oluşturulmasına büyük katkılar sağlamışlardır.

KAYNAKÇA / REFERENCES

Arşiv Kaynakları / Archival Sources

Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi (=BOA)

BOA, *Y.PRK.ASK.*, 45/113, H-10.07.1305 [23.03.1888]

BOA, *İ.HUS.*, 12/40, H-17.08.1322 [27.10.1904]

Araştırma ve İnceleme Eserleri / Secondary Sources

Ahmed Muhtar Paşa, *Bahriyede Zafer Rehberi*, yay. haz. Ali Fuat Örenç, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2018

ALKAN, Mustafa, "Hüseyin Rauf Orbay'ın Hayatı (1880-1964)", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, Sayı 59 (2004), c. 20, s. 597-642

ARTUÇ, Nevzat, "Birinci Dünya Savaşı Yıllarında Osmanlı Denizaltı Gücünü Artırma ve Denizaltı Subay -Er Yetiştirme Çabaları", *Tarih İncelemeleri Dergisi*, Sayı 2 (Aralık 2008), c. 23, s. 57-74

ATABEY, Figen, *Çanakkale Muharebelerinin Deniz Cephesi*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2014

BAL, Nurcan, *Marmara'da Denizaltı Avı*, Piri Reis Araştırma Merkezi Yayınları, İstanbul 2006

BARDAKÇI, Murat, Mahmut Şevket Paşa'nın Sadaret Günlüğü, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul 2014

BAŞEREN, Sertaç Hami, *Ege Sorunları*, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı, İstanbul 2006

BAYKAL, Reşat, *Tersanelerimiz ve Denizcilik Kuruluşlarımız*, İTÜ Vakfı Yayınları, İstanbul 2017

BROOKS, John, "Dreadnought: Blunder, or Stroke of Genius?", *War in History*, Sayı 14 (Nisan 2007), c. 2, s. 157-178

BÜYÜKTUĞRUL, Afif, "Osmanlı (Türk)-Yunan Deniz Silahlanma Yarışı", *Belleten*, Sayı 156 (Ekim 1975), c. 39, s. 725-774

CANUEL, Hugues, "From A Prestige Fleet to The Jeune Ecole: French Naval Policy and Strategy Under The Second Empire and The Early Third Republic (1852-1914)", *Naval War College Review*, Sayı 71 (2018), c. 1, s. 93-118

- Cemal Paşa, *Hatıralar*, düz. Behçet Cemal, Çağdaş Yayınları, İstanbul 1977
- “Controlled Torpedoes”, *Scientific American*, Sayı 66 (1892), c. 20, s. 309
- ÇOKER, Fahri, *Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler*, Dz.K.K.lığı Karargâh Basımevi, Ankara 1994
- Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, *Türk Deniz Tarihinin “İlkleri & Enleri”*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınevi, Ankara 2002
- Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, *Gemici Dili*, Der. Lütfi Gürçay, Deniz Basımevi, İstanbul 1968
- DOMVILLE-FIFE, Charles, *Denizaltı Gemileri ve Deniz Kuvveti*, çev. Dz.Bnb. Tahir ve Dz. Bnb. Halil, Deniz Matbaası, İstanbul 1933
- ERTÜRK, Yaşar, *Türk-Yunan Mücadelesi*, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul 2008
- GRANT, Jonathan, “The Sword of The Sultan: Ottoman Arms Imports”, *The Journal of Military History*, Sayı 66 (Ocak 2002), c. 1, s. 9-36
- GÜRDENİZ, Cem, *Mavi Uygarlık*, Kırmızı Kedi Yayınevi, İstanbul 2015
- HILL, J.R., *Anti Submarine Warfare*, Naval Institute Press, Maryland 1989
- Hobart Pasha, “Progress in Naval Armament”, *The North American Review*, Sayı 139 (Kasım 1884), c. 336, s. 431-442
- HORTON Edward, *The Illustrated History of The Submarine*, Library of Congress, Great Britain 1974
- JONES, Robert W., “The Garret-Nordenfelt Submarines”, *Warship International*, International Naval Research Organization, Sayı 5 (1968), c. 1, s. 26-38
- KUNTSAL, Ender, *Bucknam Paşa*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2017
- LAMBERT, Nicholas A., “Admiral John Fisher and the Concept of Flotilla Defence, 1904-1909”, *The Journal of Military History*, Sayı 59 (Ekim 1995), c. 4, s. 639-660

- LAUTENSCHLAGER, Karl, "The Submarine in Naval Warfare, 1901-2002", *International Security*, Sayı 11 (1986-1987), c. 3, s. 94-140
- MASSIE, Robert K., *Dretnot*, çev. Mehmet Harmancı, Sabah Kitapları, İstanbul 1995
- MERCAN, Evren, *Modern Harp Gemileri 1850'den Günümüze*, Kronik Yayınları, İstanbul 2022
- MERCAN, Evren, *93 Harbi'nde Deniz Harekâtı*, Selenge Yayınları, İstanbul 2020
- MERCAN, Evren, *II. Abdülhamid Dönemi Deniz Stratejisi*, Dergâh Yayınları, İstanbul 2018
- MERCAN, Evren, "Osmanlı Bahriyesi'nde İlk Denizaltılar: Abdülhamid ve Abdülmecid", *Güvenlik Stratejileri Dergisi*, Sayı 15 (Haziran 2012), c. 8, s. 163-184
- METEL, Raşit, *Türk Denizaltıcılık Tarihi*, Deniz Basımevi, İstanbul 1960
- MODELSKI, George ve William R. THOMSON, *Seapower in Global Politics, 1494-1993*, Macmillian Press, Londra 1988
- O'CONNOR, Raymond G., "Naval Strategy in The 20th Century", *Naval War College Review*, Sayı 21 (1969), c. 6, s. 4-12
- PANZAC, Daniel, *Osmanlı Donanması (1572-1923)*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2020
- PRESTON, Antony, *Submarine Warfare*, Brown Books, Londra 1998
- ROKSUND, Arne, *The Jeune Ecole*, Brill NV, Leiden-Boston 2007
- ROONEY, Chris B., "The International Significance of British Naval Missions to The Ottoman Empire, 1908-1914", *Middle Eastern Studies*, Sayı 34 (Ocak 1998), c. 1, s. 1-29
- SANDLER, Stanley, *Battleships: An Illustrated History of Their Impacts*, ABC-CLIO Inc, California 2004
- SHAW, Stanford J., *Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı İmparatorluğu*, c. 1, çev. Beyza Sumer Aydaş, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2021
- SPELLER, Ian, *Understanding Naval Warfare*, Taylor & Francis Group, Londra 2019

STOCKTON, C. H., “The Use of Submarine Mines and Torpedoes in Time of War”, *The American Journal of International Law*, Sayı 2 (Nisan 1908), c. 2, s. 276-284

“Submarine Torpedo Boats”, *Scientific American*, Sayı 54 (1886), c. 11, s. 166

TARAKÇI, Nejat, *Sömürgecilikten 21. Yüzyıla Deniz Gücü Mücadelesi*, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2005

“The Nordenfelt Submarine Boat”, *American Association for the Advancement of Science*, Sayı 6 (30 Ekim 1885), c. 143, s. 394-395

“The New Nordenfelt Submarine Boat”, *Scientific American*, Sayı 57 (1887), c. 5, s. 73

“The Nordenfelt Submarine Torpedo Boat”, *Scientific American*, Sayı 58 (1888), c. 3, s. 36

“The Nordenfelt Submarine Boat at Constantinople”, *Scientific American*, Sayı 56 (1887), c. 25, s. 390

TUNA, Ozan, “Birinci Dünya Savaşı’nda Bahriye Nazırı Cemal Paşa’nın Beyrut Limanı’na Denizaltı Üssü Hâline Getirme Planı”, *OTAM*, Sayı 52 (Güz 2022), s. 217-233

TUNA, Ozan, “Birinci Dünya Savaşı’nda U-21 Denizaltısının Çanakkale Boğazı ve Beyrut Limanı’ndaki Faaliyetleri”, *Tarih Dergisi*, Sayı 74 (2021/2), s. 191-211

“Torpedoes”, *Scientific American*, Sayı 36 (02.06.1877), c. 22, s. 337

“Turkish Submarine Boat of The Nordenfelt Type”, *Scientific American*, Sayı 84 (04.05.1901), c. 18, s. 280

UHLING JR., Frank, “The Submarine, 1776-1918”, *Naval War College Review*, Sayı 57 (2004), c. 2, s. 146-158

Vehbi, *Sûrnâme: Sultan Ahmed’in Düğün Kitabı*, haz. Mertol Tulum, Kabalcı Yayınları, İstanbul 2008

ZHUKOV, Konstantin ve Aleksandr Vitol, “The Origins of The Ottoman Submarine Fleet”, *Oriente Moderno*, Sayı 81 (2001), c. 1, s. 221-232

İnternet Kaynakları / Online Sources

www.navypedia.org/ships/greece/gr_ss_nordenfelt_i.htm (Erişim Tarihi: 04.10.2023)

<https://sozluk.gov.tr> (Erişim Tarihi: 05.10.2023)

Extended Summary

The invention of the torpedo, one of the critical steps in naval strategy, also deeply affected the history of naval warfare. When warships built for very large sums of money were sunk by a 6 m. long and self-propelled underwater torpedo; the British Empire, the great power of the seas was worried, and France saw this development as an opportunity to defeat the British at sea.

The Ottoman Empire also initiated naval development projects in the second half of the 19th century in order not to be detached from the ongoing power struggle at sea and to eliminate colonial threats to the distant areas of the Empire. However, success could not be achieved due to financial issues, lack of trained personnel and difficulties in operating a navy composed of ships of different origins.

The invention of the torpedo during this period and its ability to be launched from submarines led the Ottoman Empire to employ this weapon. There was interest in this new weapon in order to increase the strategic capacity of the navy and eliminate the disadvantages at sea. As a result, the Ottoman Empire took its place in the history of naval warfare as the second country to have submarines in its naval fleet.

Turkish submarine history began with the launching of the submarine Abdulhamid in the Golden Horn on September 6, 1886, which had the ability to launch torpedoes. In the following period, due to the failure to achieve the intended benefits from submarines and their existing characteristic weaknesses, submarines were removed from the naval inventory without being used in the operational field. Nevertheless, the presence of these two submarines created a high deterrent effect on Greece and Russia, and led to the belief that the approaches of the Turkish Straits were well-defended.

The beginning period of Turkish submarine history (1886-1923), which lasted 37 years, also includes many firsts in the history of naval warfare. The submarine Abdulhamid, which made a torpedo attack to an underwater target for the first time in history, had her name written with golden letters in the history of naval warfare. Taşkızak Shipyard became one of the first shipyards in the world to build submarines. The main aim was to build Abdülhamid and Abdülmecid submarines in Istanbul, hence it was vital to gain submarine construction capability from the very

beginning and to increase the capacity of qualified industrial workforce and critical infrastructure.

As the impact of the submarine in naval warfare strategy became clear, Ottoman administrations struggled to implement new submarine supply and construction projects parallel to the developments in submarine technologies, but all efforts failed. The main reasons for this outcome were conflicts in state administration, financial impossibilities, and deficiencies in critical infrastructure facilities.

Although new submarines could not be procured during the First World War, the training of Turkish submariners started with courses and internship programs in Germany. Our submariners who received training here then in turn trained young submariners in the courses at home. The First Submarine Course, opened in 1917, to train Turkish submariners, became the foundation of today's Submarine Training Center Command. Our submariners trained in these courses have made great contributions to the foundation and development of the Turkish Submarine Fleet during the Republic period and thereafter, as well as to the establishment of an institutional culture and tradition.